

REGLAMENTO (CE) Nº 787/2007 DE LA COMISIÓN

de 4 de julio de 2007

que modifica el Reglamento (CE) nº 474/2006 de la Comisión por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2005, relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad y a la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía operadora, y por el que se deroga el artículo 9 de la Directiva 2004/36/CE⁽¹⁾ y, en particular, su artículo 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) nº 474/2006 de la Comisión, de 22 de marzo de 2006, estableció la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) nº 2111/2005⁽²⁾.
- (2) De conformidad con el artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 2111/2005, algunos Estados miembros comunicaron a la Comisión la información pertinente en el contexto de la actualización de la lista comunitaria. Algunos terceros países comunicaron también información pertinente. Sobre esta base, procede actualizar la lista comunitaria.
- (3) De conformidad con el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 2111/2005 y con el artículo 2 del Reglamento (CE) nº 473/2006 de la Comisión, de 22 de marzo de 2006, por el que se establecen las normas de aplicación de la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) nº 2111/2005⁽³⁾, un Estado miembro ha solicitado la actualización de la lista comunitaria.
- (4) La Comisión informó a todas las compañías aéreas afectadas, directamente o, no siendo esto posible, a través de las autoridades responsables de su supervisión normativa, de los hechos y argumentos esenciales en los que podría

basarse la decisión de imponerles una prohibición de explotación dentro de la Comunidad o modificar las condiciones de una prohibición de explotación impuesta a una compañía aérea incluida en la lista comunitaria.

- (5) La Comisión dio a las compañías aéreas afectadas la oportunidad de consultar los documentos facilitados por los Estados miembros, comunicar por escrito sus observaciones y hacer una presentación oral en el plazo de diez días hábiles ante la Comisión y ante el Comité de Seguridad Aérea, instaurado en virtud del Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil⁽⁴⁾.

- (6) Las autoridades responsables de la supervisión normativa de las compañías aéreas afectadas han sido consultadas por la Comisión, así como por algunos Estados miembros en determinados casos.

Pakistan International Airlines

- (7) El 14 de mayo de 2007, Pakistan International Airlines presentó a la Comisión un plan de acción correctiva, y posteriormente acreditó la aplicación de varias iniciativas en ese mismo sentido. La Comisión toma nota de los significativos progresos realizados por la compañía aérea tras su inclusión en la lista comunitaria, y de que dicha compañía, con apoyo de sus autoridades de supervisión, ha demostrado haber rectificado las deficiencias de seguridad de parte de su flota. Las autoridades competentes de Pakistán han refrendado las citadas medidas.
- (8) Como consecuencia, sobre la base de los criterios comunes, se considera que se debe permitir a Pakistan International Airlines operar en la Comunidad también con las 11 aeronaves que se especifican a continuación: tres Boeing 747-300s con marcas de matrícula AP-BFU, AP-BGG y AP-BFX; dos Boeing 747-300s con marcas de matrícula AP-BAK y AP-BAT; seis Airbus A-310s con marcas de matrícula AP-BEU, AP-BGP, AP-BGR, AP-BGN, AP-BEC y AP-BEG. En consecuencia, procede eliminar del anexo B las referencias a las citadas aeronaves.

⁽¹⁾ DO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

⁽²⁾ DO L 84 de 23.3.2006, p. 14. Reglamento modificado por el Reglamento (CE) nº 235/2007 (DO L 66 de 6.3.2007, p. 3).

⁽³⁾ DO L 84 de 23.3.2005, p. 8.

⁽⁴⁾ DO L 373 de 31.12.1991, p. 4.

- (9) Las autoridades competentes de la República Islámica de Pakistán han convenido en que, antes de la reanudación de las operaciones de cada una de dichas aeronaves, proporcionarán a las autoridades del Estado miembro rector del aeropuerto de destino, así como a la Comisión, el informe de una inspección de seguridad de la aeronave que hayan realizado antes de que ésta se dispusiera a operar. A la recepción de dicho informe, el Estado miembro interesado podrá, si es necesario, prohibir el acceso de la aeronave, de conformidad con el artículo 6 del Reglamento (CE) nº 2111/2005. A la llegada de la aeronave deberá efectuarse una inspección en pista SAFA completa, y el correspondiente informe remitirse sin demora a la Comisión, que a su vez lo distribuirá a los demás Estados miembros. Los Estados miembros se proponen garantizar una verificación más completa del cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes por parte de esa compañía mediante la realización sistemática de inspecciones en pista.
- (10) El resto de aeronaves de la flota de Pakistan International Airlines sigue sin cumplir plenamente las normas de seguridad pertinentes y, por lo tanto, debe mantenerse en el anexo B hasta la rectificación de las deficiencias pendientes. Antes de revisar de nuevo las restricciones operacionales impuestas, deberá organizarse una visita de seguimiento sobre el terreno, a fin de verificar la plena aplicación del plan de acción correctiva y sus progresos. Tanto la compañía como las autoridades competentes han aceptado esa visita.

TAAG — Angola Airlines

- (11) Hay pruebas fehacientes de que la compañía aérea TAAG Angola Airlines, certificada en Angola, incurre en graves deficiencias de seguridad. Dichas deficiencias fueron detectadas por Francia durante la realización de inspecciones en pista en el marco del programa SAFA. La repetición de los resultados de esas inspecciones indica la presencia de deficiencias de seguridad sistémicas ⁽¹⁾.
- (12) TAA Angola Airlines ha demostrado su incapacidad para corregir las deficiencias de seguridad en respuesta a las peticiones de Francia, a pesar de las garantías ofrecidas por la compañía y sus autoridades competentes, según pone de manifiesto la persistencia de dichas deficiencias. Asimismo, las autoridades competentes de Angola no han sido capaces de hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes, a pesar de las garantías que habían ofrecido.
- (13) Las autoridades competentes de Angola han demostrado ser incapaces de aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes cuando se plantearon las preocupaciones sobre la seguridad de las operaciones de TAAG, certificada en aquel país.

⁽¹⁾ DGAC/F-2003-419, DGAC/F-2003-1026, DGAC/F-2005-394, DGAC/F-2005-1185, DGAC/F-2006-27, DGAC/F-2006-566, DGAC/F-2006-1598, DGAC/F-2006-1966, DGAC/F-2006-2087, DGAC/F-2006-2069, DGAC/F-2007-418, DGAC/F-2007-838, DGAC/F-2007-841, DGAC/F-2007-1113, DGAC/F-2007-1141.

- (14) Aun reconociendo los esfuerzos realizados por la compañía para determinar las acciones necesarias a fin de corregir su situación de seguridad, así como la disposición a cooperar que han demostrado tanto ella misma como las autoridades competentes de aviación civil de Angola, la Comisión considera que no se ha ultimado la aplicación satisfactoria de un plan de acción correctiva adecuado.
- (15) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se concluye que TAAG Angola Airlines no cumple las normas de seguridad pertinentes. Esta compañía aérea debe ser objeto de una prohibición total de explotación y, por consiguiente, incluirse en el anexo A.

Volare Aviation

- (16) Los Países Bajos han presentado a la Comisión una petición de actualización de la lista comunitaria de conformidad con el artículo 4, apartado 2, el Reglamento (CE) nº 2111/2005, con el fin de imponer una prohibición de explotación a toda la flota de Volare Aviation.
- (17) Hay pruebas fehacientes de deficiencias de seguridad graves por parte de Volare Aviation, certificada en Ucrania. Dichas deficiencias fueron detectadas por los Países Bajos con ocasión de inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA, y confirmadas por otras inspecciones en pista llevadas a cabo en distintos Estados miembros. La repetición de los resultados de esas inspecciones indica unas deficiencias de seguridad sistémicas ⁽²⁾.
- (18) Volare Aviation ha demostrado su incapacidad para corregir las deficiencias de seguridad a nivel sistémico en respuesta a las peticiones de los Países Bajos, como demuestra el insuficiente plan de acción correctiva presentado en respuesta a las deficiencias de seguridad detectadas.
- (19) Las autoridades competentes de Ucrania han demostrado ser incapaces de aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes cuando se plantearon las preocupaciones sobre la seguridad de las operaciones de Volare Aviation, certificada en aquel país.

⁽²⁾ BCAA-2004-58, CAA-N-2006-228, CAA-N-2007-56, CAA-N-2007-73, CAA-NL-2005-37, CAA-NL-2006-243, CAA-NL-2007-1, CAA-NL-2007-2, CAA-NL-2007-3, CAA-NL-2007-23, CAA-NL-2007-24, CAA-NL-2007-44, CAA-NL-2007-45, CAA-NL-2007-46, CAA-NL-2007-47, CAA-NL-2007-48, CAA-UK-2007-31, CAAFIN-2004-14, CAAFIN-2004-27, DGAC-E-2006-1131, DGAC-E-2006-1386, DGAC-E-2007-376, DGAC/F-2006-138, DGAC/F-2006-830, DGAC/F-2006-1041, DGAC/F-2006-1928, DGAC/F-2007-446, DGAC/F-2007-738, DGAC/F-2007-739, ENAC-IT-2004-477, ENAC-IT-2005-118, ENAC-IT-2006-299, ENAC-IT-2006-445, LBA/D-2004-425, LBA/D-2006-697, MOTLUX-2005-7.

- (20) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se concluye que Volare Aviation no cumple las normas de seguridad pertinentes. Esta compañía aérea debe por tanto ser objeto de una prohibición total de explotación e incluirse en el anexo A.

Compañías aéreas de Indonesia

- (21) Hay pruebas fehacientes de que todas las compañías aéreas certificadas en Indonesia incurrir en deficiencias de seguridad graves. Estas deficiencias han sido detectadas en un informe de auditoría de seguridad efectuado por la autoridad de aviación civil de Indonesia tras producirse una sucesión de accidentes, en el que se revela que ninguna de las compañías aéreas de aquel país cumplen los criterios de seguridad pertinentes.
- (22) La Administración de Aviación Civil del Ministerio Federal de Transportes de los Estados Unidos ha rebajado la calificación de seguridad de Indonesia en su programa IASA, debido a que Indonesia vulnera las normas internacionales de seguridad establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Esta medida equivale de hecho a una prohibición de explotación de todas las compañías aéreas certificadas por Indonesia. Como consecuencia, no se permitirá a las compañías indonesias empezar a prestar servicio en los Estados Unidos.
- (23) En el último informe del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional de la OACI, al igual que en su informe de seguimiento, se indican graves insuficiencias en relación con la capacidad de las autoridades de aviación civil indonesias para llevar a cabo sus responsabilidades de supervisión de la seguridad aérea.
- (24) Las autoridades competentes de Indonesia se han mostrado incapaces de aplicar y hacer cumplir la norma de seguridad pertinente. Además, no han respondido de manera adecuada y oportuna cuando la Comisión transmitió sus preocupaciones sobre la seguridad operacional de las compañías con licencia de aquel país.
- (25) Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se establece que la totalidad de las compañías aéreas certificadas en Indonesia deben ser objeto de una prohibición de explotación e incluirse en el anexo A.

Compañías aéreas de la República Kirguisa

- (26) Las autoridades de la República Kirguisa han facilitado a la Comisión información que indica que han expedido certificados de operador aéreo a las siguientes compañías: Eastok Avia, Kyrgyz Trans Avia, y S Group Aviation. Toda vez que estas nuevas compañías aéreas están certificadas por las autoridades de la República Kirguisa, que ha demostrado falta de capacidad para llevar a cabo una supervisión adecuada de la seguridad, deben ser incluidas en el anexo A.

- (27) Las autoridades de la República Kirguisa han acreditado ante la Comisión haber retirado los certificados de operador aéreo de las siguientes compañías: British Gulf International Airlines FEZ y Kyrgyz General Aviation. Dado que, como consecuencia de lo anterior, esas compañías certificadas en la República Kirguisa han cesado sus actividades, procede retirarlas del anexo A.

Compañías aéreas de Albania

- (28) El último informe del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), los resultados de la misión de evaluación recientemente llevada a cabo en Albania en el marco de la Zona Europea Común de Aviación (ZECA), y la información facilitada por Italia, han indicado graves insuficiencias en relación con la capacidad de las autoridades de aviación civil de Albania para llevar a cabo sus responsabilidades de supervisión de la seguridad aérea.
- (29) Por invitación de la autoridad de aviación civil de Albania, un equipo de expertos europeos efectuó una visita de información a ese país del 4 al 8 junio de 2007. En su informe se revela que, a pesar de los numerosos esfuerzos realizados, las autoridades de aviación civil albanesas siguen careciendo de los recursos, marco jurídico y conocimientos especializados necesarios para poder asumir de manera satisfactoria sus responsabilidades de supervisión de la seguridad aérea.
- (30) Por lo que respecta a las dos compañías aéreas certificadas en Albania — Albanian Airlines y Belle Air — el citado informe demuestra que ambas compañías están operando de conformidad con las normas de seguridad pertinentes y de hecho están tomando medidas adicionales para garantizar su propia supervisión de seguridad, dadas las deficiencias reconocidas de las autoridades civiles nacionales de aviación.
- (31) No se han detectado deficiencias de seguridad graves con ocasión de las inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA sobre aeronaves operadas por esas compañías con destino a aeropuertos europeos.
- (32) Las autoridades de aviación civil de Albania han acordado presentar un amplio plan de acción correctiva y tratar todas las deficiencias en materia de supervisión de la seguridad detectadas en los distintos informes citados, en especial el de la visita de información del equipo de expertos europeos realizada entre el 4 y el 8 junio de 2007.
- (33) El Gobierno de Albania ha reiterado su total compromiso político para llevar a cabo un serio programa de reestructuración de su autoridad de aviación civil, y no expedir nuevos certificados de operador aéreo hasta que dicho programa se haya aplicado satisfactoriamente.

- (34) Sobre la base de los criterios comunes, se considera que Albanian Airlines y Belle Air no deben ser incluidas en la lista comunitaria, ya que cumplen los criterios de seguridad pertinentes. Las autoridades competentes de Albania deberán facilitar a la Comisión, en un plazo no superior a tres meses, toda la información necesaria relativa a la formulación y los progresos alcanzados en la aplicación de un plan de acción correctiva. Además, los Estados miembros tienen intención de verificar más exhaustivamente el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes por parte de estas compañías mediante la realización sistemática de inspecciones en pista.

Compañías aéreas de Bulgaria

- (35) De conformidad con el considerando 35 del Reglamento (CE) n° 235/2007 de la Comisión, se ha de vigilar estrechamente la situación de cinco compañías aéreas búlgaras: Air Sofia, Bright Aviation Services, Heli Air Services, Scorpion Air y Vega Airlines. Por este motivo, la autoridad de aviación civil de Bulgaria realizó, con asistencia de expertos de la Comisión, la EASA y los Estados miembros, visitas de inspección de esas compañías aéreas a fin de determinar las medidas adecuadas con respecto a las restricciones de explotación que les habían sido impuestas a partir del 21 de febrero de 2007.

- (36) A la luz de los resultados de la visita realizada entre el 27 de mayo y el 2 de junio, se considera que hay pruebas fehacientes de graves deficiencias de seguridad de las compañías Air Sofia, Bright Aviation Services, Scorpion Air y Vega Airlines. La persistencia de los resultados de las inspecciones indica unas deficiencias de seguridad sistémicas.

- (37) Por lo demás, la visita ha revelado que, desde el punto de vista empresarial, la compañía Air Scorpion está gestionada y controlada administrativa, financiera y técnicamente por la compañía aérea Scorpion Air, y que las aeronaves operadas por Air Scorpion para el transporte comercial estaban siendo operadas previamente por Scorpion Air, que también era su propietaria. Hay pruebas fehacientes de que Air Scorpion incurre en deficiencias de seguridad graves.

- (38) La Comisión ha tomado nota de la revocación de los certificados de aeronavegabilidad de Vega Airlines, Bright Aviation, Scorpion Air, y Air Sofia, así como de la suspensión del certificado de aeronavegabilidad de Air Scorpion, decididas por las autoridades competentes el 21 de junio de 2007. En consecuencia, puesto que esas compañías aéreas no pueden operar a ningún servicio, no son necesarias ulteriores medidas por parte de la Comisión.

- (39) La Comisión ha tomado también nota de la decisión, aprobada por las autoridades competentes de Bulgaria el 21 de junio de 2007, de modificar el certificado de operador aéreo de Heli Air Service, suspendiendo hasta

nuevo aviso las operaciones en la Comunidad Europea, Suiza, Noruega e Islandia de las aeronaves de tipo LET 410 con marcas de matrícula LZ LZ-CCT, LZ-CCS, LZ-CCR, LZ-CCE, LZ-CCF y LZ-LSB. Se permite operar en la Comunidad a la aeronave de tipo LET 410 con marca de matrícula LZ-CCP, puesto que es la única actualmente provista de los equipos de seguridad obligatorios necesarios (EGPWS y TCAS) y, por tanto, capaz de garantizar la seguridad de sus operaciones dentro de la Comunidad. La Comisión debe vigilar estrechamente la situación de esta compañía y comprobar la aplicación de su plan de acción correctiva con asistencia de la EASA y los Estados miembros.

- (40) Por lo que respecta al ejercicio de las autoridades competentes de Bulgaria, la Comisión reconoce los progresos realizados en el cumplimiento de sus responsabilidades. La Comisión apoya los esfuerzos de las autoridades búlgaras para seguir ejercitando sus responsabilidades de supervisión. La Comisión seguirá vigilando este proceso con asistencia de la EASA y los Estados miembros.

Compañías aéreas de Mauritania

- (41) De conformidad con el considerando 36 del Reglamento (CE) n° 910/2006 de la Comisión, de 20 de junio de 2006⁽¹⁾, un equipo de expertos europeos realizó una visita de seguimiento a Mauritania entre el 18 y el 21 junio 2007 para evaluar los progresos alcanzados en la aplicación de la legislación, requisitos y procedimientos introducidos recientemente. El informe de los expertos muestra que la Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) está cumpliendo sus obligaciones y también ha seguido desarrollando la reglamentación técnica y los procedimientos de trabajo necesarios para garantizar su supervisión del sector de la aviación civil.

- (42) Además, Air Mauritanie ha adoptado las medidas necesarias para corregir las deficiencias detectadas durante las inspecciones en pista realizadas en los aeropuertos comunitarios y mejorar sus procedimientos.

- (43) Sobre la base de los criterios comunes, se considera que Mauritania ha tomado las medidas necesarias para alcanzar un nivel aceptable de cumplimiento de sus obligaciones de supervisión, lo que le permite garantizar que las compañías mauritanas cumplen las normas de seguridad internacionales.

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n° 910/2006 de la Comisión, de 20 de junio de 2006, que modifica el Reglamento (CE) n° 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n° 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 168 de 21.6.2006, p.16).

Compañías aéreas de la República de Moldavia

- (44) Existen pruebas fehacientes de deficiencias de seguridad graves por parte de Aeronordgroup, Aeroportul International Marculesti, Grixona, Jet Line International, Jetsream, y Tiramavia, todas ellas certificadas en la República de Moldavia. Dichas deficiencias han sido detectadas por Bélgica, Croacia, Finlandia, Francia, Alemania, Italia, Lituania, Malta, Países Bajos, España y Turquía durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA. La repetición de los resultados de estas inspecciones indica unas deficiencias de seguridad sistémicas ⁽¹⁾.
- (45) Por invitación de la autoridad de aviación civil de la República de Moldavia, un equipo de expertos europeos efectuó una visita de información a dicha República del 4 al 8 de junio de 2007. Su informe pone de manifiesto que la autoridad de aviación civil de Moldavia no ha demostrado suficiente capacidad para aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes de conformidad con sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago en relación con las siguientes compañías: Valan International Cargo Charter, Aeronord Group, Grixona, Jet Line International, Jet Stream, Pecotox Air, Aeroportul International Marculesti, y Tiramavia.
- (46) Además, la mayoría de las ocho compañías citadas, aun estando en posesión de un certificado de operador aéreo expedido por la República de Moldavia, no tenían su centro de actividad principal en esa República, contrariamente a lo establecido en el anexo 6 del Convenio de Chicago.
- (47) La Comisión ha tomado nota de que las autoridades de la República de Moldavia han retirado los certificados de operador aéreo a las mencionadas compañías, que por ese motivo han cesado sus actividades.
- (48) Por otra parte, la Comisión toma nota de que la autoridad de la República de Moldavia se ha comprometido a

no expedir nuevos certificados de operador aéreo hasta que se aplique satisfactoriamente el plan de acción correctiva y a consultar esta cuestión con la Comisión.

- (49) La autoridad de aviación civil de la República de Moldavia ha acordado presentar, antes de que finalice septiembre de 2007, un plan global de acción correctiva, con sus etapas claramente especificadas, destinado a abordar todas las deficiencias en materia de supervisión de la seguridad detectadas durante la visita de información realizada en esa República por un equipo de expertos europeos entre el 4 y el 8 de junio de 2007.
- (50) A la luz de las diversas medidas adoptadas por la autoridad competente de la República de Moldavia, y a la espera de la presentación de un plan de acción correctiva, la Comisión considera que las restantes compañías en posesión del certificado de operador aéreo expedido por la República de Moldavia (Air Moldova, Moldavian Airlines, Tandem Aero y Nobil Air) no deben ser incluidas en la lista comunitaria. La Comisión debe vigilar la situación de seguridad de dichas compañías. A tal fin, los Estados miembros tienen intención de verificar de manera más pormenorizada el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes mediante la realización sistemática de inspecciones en pista de las aeronaves operadas por estas compañías.

Compañías aéreas de la Federación de Rusia

- (51) Conforme a los considerandos 36 y 39 del Reglamento (CE) n° 235/2007, la Comisión, asistida por expertos de los Estados miembros, visitó la Federación de Rusia entre el 15 y el 21 de abril de 2007, con el fin de determinar el grado de ejecución de las medidas correctoras de la compañía aérea Rosssyia (ex Pulkovo) y verificar la situación de seguridad de algunas otras compañías aéreas de ese país sometidas a restricciones de explotación por decisión de las autoridades competentes de la Federación de Rusia desde el 12 de febrero de 2007, así como el ejercicio de las obligaciones de supervisión de estas últimas autoridades.

- (52) Por lo que respecta a la compañía Rosssyia, los resultados de la visita muestran que está realizando progresos en sus procedimientos internos de supervisión de la seguridad y en la aplicación de las normas de seguridad de la OACI. Su gestión de calidad se está elaborando actualmente. Las autoridades competentes de la Federación de Rusia presentaron información adicional el 26 junio de 2007. Al no haberse ultimado todas las medidas correctoras, la compañía debe seguir sometida a una estrecha vigilancia por parte de las autoridades competentes de Rusia, que deberá hacer un seguimiento de las medidas pendientes de aplicación del plan de acción correctiva.

⁽¹⁾ BCAA-2006-64, BCAA-2007-9, CAA-NL-2005-227, CAA-NL-2006-262, CAA-NL-2007-4, CAACRO-2005-3, CAAMA-2005-12, CAIEY-2006-7, DGAC-E-2007-153, DGAC-E-2007-274, DGAC/F-2005-4, DGAC/F-2005-56, DGAC/F-2005-401, DGAC/F-2005-626, DGAC/F-2005-810, DGAC/F-2005-1204, DGAC/F-2005-1221, DGAC/F-2005-1266, DGAC/F-2005-1292, DGAC/F-2005-1465, DGAC/F-2006-34, DGAC/F-2006-41, DGAC/F-2006-249, DGAC/F-2006-333, DGAC/F-2006-465, DGAC/F-2006-819, DGAC/F-2006-1879, DGAC/F-2007-207, DGAC/F-2007-335, DGAC/F-2007-487, DGAC/F-2007-649, DGAC/F-2007-748, DGCATR-2006-29, DGCATR-2007-120, ENAC-IT-2005-74, ENAC-IT-2005-148, ENAC-IT-2005-455, ENAC-IT-2005-751, ENAC-IT-2006-74, ENAC-IT-2006-576, LBA/D-2005-672, LBA/D-2006-14, LBA/D-2006-100.

- (53) En cuanto a las nueve compañías aéreas sometidas a restricciones de explotación por decisión de las autoridades competentes de la Federación de Rusia desde el 12 de febrero de 2007, los resultados de la visita muestran que, en general, todas las compañías confirmaron ser objeto de una estrecha vigilancia desde la introducción de las restricciones de explotación y el sistema de autorizaciones previas de vuelo por las autoridades competentes. En todos los casos, estas medidas dieron lugar a reacciones positivas inmediatas. Los resultados de la visita muestran también que esta evolución positiva todavía debe convertirse en soluciones sostenibles y conducir a la introducción de sistemas de seguridad interna plenamente operacionales. Las autoridades competentes de la Federación de Rusia decidieron levantar el 27 de abril de 2007 las restricciones que afectaban a las seis compañías aéreas que se indican a continuación, y comunicaron su decisión a la Comisión el 2 de mayo: Aero Rent, Gazpromavia, Lukoil, Tatarstan, Atlant Soyuz y Aviacon Zitotrans. Las compañías Centre Avia y Russian Sky (Russkoe Nebo), siguen sometidas a restricciones de explotación en virtud de la misma decisión. Además, el sistema de autorización previa de vuelo se ha extendido a los vuelos regulares operados por Utair.
- (54) Asimismo, durante la visita se discutió también la situación de otras compañías rusas, concretamente Krasnoyarsky Airlines ⁽¹⁾ y Kuban Airlines ⁽²⁾, respecto de las cuales la Comisión tenía indicios de deficiencias sistemáticas en materia de seguridad, y que habían atraído también la atención de las autoridades rusas competentes. Las medidas decididas por estas últimas el 27 de abril de 2007 prevén la intensificación de las inspecciones previas al vuelo sobre estas compañías.
- (55) En lo que respecta al ejercicio de las obligaciones de supervisión por parte de las autoridades de la Federación de Rusia, los resultados de la visita muestran que estas autoridades deben acelerar sus trabajos para adaptar las normas de seguridad rusas a las normas de la OACI, y concentrarse en la aplicación de esas normas y de las recomendaciones de la última auditoría de seguridad de la OACI. Asimismo deben intensificar su cooperación con los fabricantes rusos para garantizar la conformidad de las aeronaves proyectadas en Rusia con las normas de la OACI. Esto parece también necesario para evitar la aplicación de dos conjuntos de normas en materia de aeronavegabilidad en el interior de la Federación de Rusia —uno para los operadores y aeronaves que vuelan a la Comunidad, y otro (inferior) para los operadores y aeronaves que desarrollen su actividad en el interior de la Federación Rusa o de la CEI. Por lo demás, las autoridades competentes deben también redoblar sus esfuerzos en el ámbito de la conservación de la aeronavegabilidad, y velar porque las aeronaves fabricadas en Occidente, cada vez con más frecuencia adquiridas y operadas por compañías aéreas rusas, sean objeto de un adecuado mantenimiento por parte de las compañías que las utilizan.
- (56) Desde la visita a la Federación de Rusia, los resultados de las inspecciones en pista de todas las compañías mencionadas demuestran que algunas compañías sometidas a restricciones de explotación no han operado ningún servicio con destino a la Comunidad.
- (57) Las compañías Gazpromavia y Atlant Soyuz, que anteriormente estaban sujetas a restricciones de explotación, han estado operando servicios con destino a la Comunidad y se han sometido a inspecciones en pista ⁽³⁾. Los resultados de tales inspecciones muestran la repetición de deficiencias graves en los mismos ámbitos que antes de la imposición de las restricciones, lo que pone de manifiesto la presencia de deficiencias de seguridad sistémicas y probablemente tendrá un efecto significativo sobre la seguridad de las operaciones.
- (58) También ha sido objeto de inspección la compañía UTair ⁽⁴⁾. Los resultados de la inspección muestran una repetición de deficiencias en las mismos ámbitos que antes de la imposición de las restricciones de explotación, lo cual indica que la compañía todavía no ha llevado a cabo las medidas correctoras propuestas en febrero de 2007. Estos resultados, junto con las pruebas fehacientes de deficiencias de seguridad graves por parte de las compañías Airlines 400 ⁽⁵⁾, Kavminvodyavia ⁽⁶⁾, Ural
- ⁽¹⁾ ACG-2007-1, ACG-2007-7, CAACRO-2004-35, CAACRO-2004-37, CAACRO-2004-38, CAACRO-2004-48, CAACRO-2004-50, CAO-2004-101, DGAC/F-2005-15, DGAC/F-2006-2105, DGAC/F-2007-477, DGAC/F-2007-481, DGCATR-2006-102, DGCATR-2007-112, ENAC-IT-2004-73, ENAC-IT-2004-110, ENAC-IT-2004-225, ENAC-IT-2004-237, ENAC-IT-2004-296, ENAC-IT-2004-366, ENAC-IT-2004-480, ENAC-IT-2004-487, ENAC-IT-2004-548, ENAC-IT-2005-24, ENAC-IT-2005-187, ENAC-IT-2005-188, ENAC-IT-2005-205, ENAC-IT-2005-454, ENAC-IT-2005-492, ENAC-IT-2005-694, ENAC-IT-2006-34, ENAC-IT-2006-117, ENAC-IT-2006-175, ENAC-IT-2006-180, ENAC-IT-2006-326, ENAC-IT-2006-403, ENAC-IT-2006-508, ENAC-IT-2006-674, ENAC-IT-2007-9, ENAC-IT-2007-24, ENAC-IT-2007-53, ENAC-IT-2007-66, ENAC-IT-2007-140, HCAAGR-2006-35, HCAAGR-2007-66, LBA/D-2006-66, LBA/D-2006-308, LBA/D-2006-354, OK-2004-4, OK-2004-8.
- ⁽²⁾ BCAA-2007-27, DGAC/F-2007-474, DGAC/F-2006-246, DGAC/F-2006-400, DGAC/F-2007-539, DGCATR-2006-79, ENAC-IT-2004-44, ENAC-IT-2004-494, ENAC-IT-2005-72, ENAC-IT-2005-114, FOCA-2004-225, LBA/D-2005-261, LBA/D-2006-4, LBA/D-2006-429, LBA/D-2007-125, LBA/D-2007-134.
- ⁽³⁾ Gazpromavia: CAA-NL-2007-43 el 11/5/2007; Atlant Soyuz: CAA-N-2007-86 el 31/5/2007 y INAC/P-2007-12 el 1/6/2007.
- ⁽⁴⁾ Utair: SDAT-2007-12 el 24/05/2007, LBA/D-2007-308 el 19/6/2007.
- ⁽⁵⁾ CAACRO-2004-44, DGAC-E-2006-853, DGAC-E-2006-1004, DGAC/F-2004-1011, DGAC/F-2005-19, DGAC/F-2005-883, DGAC/F-2005-1128, DGAC/F-2006-2008, DGAC/F-2007-24, ENAC-IT-2004-76, ENAC-IT-2004-86, ENAC-IT-2004-216, ENAC-IT-2004-259, ENAC-IT-2004-277, ENAC-IT-2004-297, ENAC-IT-2004-298, ENAC-IT-2006-195, ENAC-IT-2006-793, LBA/D-2005-185, RCAAARO-2006-39.
- ⁽⁶⁾ BCAA-2007-25, BCAA-2007-29, CAACRO-2004-36, CAACRO-2004-46, CAACRO-2006-37, CAIEY-2005-6, CAIEY-2005-8, DGAC-E-2006-877, DGAC-E-2006-878, DGAC-E-2006-948, DGAC-E-2006-949, DGAC-E-2006-1122, DGAC-E-2006-1501, DGAC/F-2006-2102, ENAC-IT-2004-516, ENAC-IT-2004-573, ENAC-IT-2005-313, ENAC-IT-2005-446, ENAC-IT-2005-453, ENAC-IT-2006-184, ENAC-IT-2006-545, ENAC-IT-2006-570, ENAC-IT-2006-664, ENAC-IT-2007-107, EST-2006-2, FOCA-2007-25, LBA/D-2004-431, LBA/D-2007-238.

Airlines ⁽¹⁾, y Yakutia Airlines ⁽²⁾, fueron transmitidos a las autoridades competentes el 29 de mayo y el 5 de junio de 2007.

- (59) En vista de lo expuesto, sobre la base de los criterios comunes, la Comisión invitó a las compañías aéreas Atlant Soyuz, Gazpromavia, UTAir, Krasnoyarsky Airlines, Kuban Airlines, Airlines 400, Kavminvodyavia, Ural Airlines y Yakutia Airlines a que presentaran sus observaciones, de conformidad con el artículo 7 del Reglamento (CE) n° 2111/2005 e inició consultas con las autoridades competentes de la Federación de Rusia. Sobre la base de las observaciones realizadas por las compañías aéreas, la Comisión y las autoridades competentes de la Federación de Rusia, estas últimas decidieron, el 23 de junio de 2007, con efectos a partir del 25 de junio de ese año, imponer restricciones de explotación a diez compañías hasta que se resolvieran sus deficiencias de seguridad a satisfacción tanto de las autoridades de la Federación de Rusia como de la Comisión.
- (60) De este modo, las autoridades competentes de la Federación de Rusia decidieron prohibir todas las operaciones con destino a la Comunidad de cuatro de las compañías en cuestión: Kavminvodyavia, Kuban Airlines, Yakutia Airlines y Airlines 400. En particular, se suspendió el certificado de operador aéreo de Airlines 400.
- (61) También decidieron restringir las operaciones de algunas compañías, autorizando sólo las operaciones con destino a la Comunidad de determinadas aeronaves: se permiten las operaciones de Krasnoyarsky Airlines sólo con las aeronaves Boeing 737 EI-DNH, EI-DNS, EI-DNT, EI-CBQ, EI-CLZ, EI-CLW, Boeing-757 EI-DUC, EI-DUE y Boeing-767 EI-DMH, EI-DMP; Ural Airlines está autorizada a operar solamente con las aeronaves Airbus A-320 VP-BQY, VP-BQZ; Gazpromavia puede operar solamente con las aeronaves Falcon Mystère 900 RA-09000, RA-09001, RA-09006, RA-09008; Atlant-Soyuz está autorizada a operar solamente con las aeronaves Boeing 737 VP-BBL, VP-BBM; UTAir está autorizada a operar solamente con las aeronaves ATR 42 VP-BCB, VP-BCF, VP-BPJ, VP-BPK, los siguientes Gulfstream: IV RA-10201, RA-10202, y Tu-154M RA-85805, RA-85808. No se permite a Rossyia (ex-Pulkovo) operar con destino a la Comunidad con la aeronave IL-62M (RA-86467).
- (62) La Comunidad toma nota de la decisión de las autoridades competentes de la Federación de Rusia y, en particular, del hecho de que cualesquiera modificaciones de dichas restricciones sólo podrán ser aprobadas por dichas autoridades en coordinación con la Comisión. Asimismo toma nota del hecho de que todas las compañías aéreas rusas que operan servicios internacionales, incluidos los que destinados a la Comunidad, están al corriente de que cualquier inspección en pista con resultados significativos (categoría 2) o importantes (categoría 3) conducirá, de no ser rectificadas las deficiencias, a la imposición de restricciones de explotación por parte de las autoridades rusas.
- (63) En vista de lo expuesto, la Comisión considera que las medidas adoptadas por las autoridades competentes de la Federación de Rusia son suficientes para corregir las graves deficiencias de seguridad detectadas en determinadas compañías a corto plazo. Con el fin de asegurar que se aplican las medidas correctivas adecuadas para una solución sistemática y sostenible de dichas deficiencias, la Comisión tiene el propósito de verificar la situación de seguridad de las citadas compañías antes de que se introduzcan cualesquiera modificaciones en la restricciones contenidas en la decisión aprobada por las autoridades competentes de la Federación de Rusia el 23 de junio de 2007. A tal fin, la Comisión tiene intención de realizar una visita, con asistencia de los Estados miembros, antes de la próxima actualización del presente Reglamento. Los Estados miembros deben verificar el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad pertinentes mediante la realización sistemática de inspecciones en pista en relación con todas las operaciones de dichas compañías.

Consideraciones generales relativas a las compañías que han cesado su actividad

- (64) Dado que las compañías aéreas suprimidas de la lista por una declaración de cese de actividad pueden reaparecer bajo otra identidad o nacionalidad, la Comisión debe seguir supervisando activamente cualquier transferencia y movimiento relacionados con esas entidades.

Consideraciones generales relativas a las demás compañías aéreas incluidas en la lista

- (65) No se han transmitido hasta ahora a la Comisión pruebas de que se estén aplicando plenamente las medidas correctoras adecuadas por parte de las demás compañías incluidas en la lista comunitaria actualizada el 5 marzo 2007 o de las autoridades responsables de su supervisión normativa, a pesar de las peticiones concretas en tal sentido cursadas por la Comisión. En consecuencia, sobre la base de los criterios comunes, se considera que dichas compañías aéreas deben seguir sometidas a prohibición de explotación.
- (66) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Seguridad Aérea.

⁽¹⁾ ACG-2007-6, CAACRO-2006-27, DGAC-E-2006-873, DGAC/F-2006-238, DGAC/F-2006-1709, ENAC-IT-2004-318, ENAC-IT-2006-392, ENAC-IT-2007-12, EST-2006-22, EST-2006-23, HCAAGR-2006-27, OK-2005-14, OK-2005-38, OK-2006-9, OK-2007-3.

⁽²⁾ BCAA-2006-54, DGAC/F-2007-135, ENAC-IT-2004-75 ENAC-IT-2006-604 ENAC-IT-2006-864 ENAC-IT-2006-867 ENAC-IT-2007-15.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

2) El Anexo B es sustituido por el Anexo B del presente Reglamento.

Artículo 1

El Reglamento (CE) n° 474/2006 queda modificado como se indica a continuación:

Artículo 2

1) El Anexo A es sustituido por el Anexo A del presente Reglamento.

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 4 de julio de 2007.

Por la Comisión
Jacques BARROT
Vicepresidente

ANEXO A

LISTA DE COMPAÑÍAS AÉREAS CUYA EXPLOTACIÓN QUEDA TOTALMENTE PROHIBIDA DENTRO DE LA COMUNIDAD ⁽¹⁾

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo o Número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
AIR KORYO	Desconocido	KOR	República Popular Democrática de Corea (RPDC)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Sudán
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afganistán
BLUE WING AIRLINES	SRSR-01/2002	BWI	Surinam
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Desconocido	VRB	Ruanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ucrania
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática del Congo (RDC) responsables de la supervisión normativa, excepción hecha de Hewa Bora Airways ⁽²⁾, lo que incluye las siguientes:		—	República Democrática del Congo (RDC)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	República Democrática del Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/0118/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR TROPIQUES S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0107/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/2006	BUL	República Democrática del Congo (RDC)

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo o Número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0117/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	CER	República Democrática del Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0111/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
I.T.A.B. — INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo o Número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	Firma ministerial (ordonnance 78/205)	LCG	República Democrática del Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	República Democrática del Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0004/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	República Democrática del Congo (RDC)

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo o Número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa, lo que incluye las siguientes:			Guinea Ecuatorial
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guinea Ecuatorial
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n/a	Guinea Ecuatorial
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guinea Ecuatorial
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Guinea Ecuatorial
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guinea Ecuatorial
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Indonesia responsables de la supervisión normativa, lo que incluye las siguientes:			Indonesia
ADAMSKY CONNECTION AIRLINES	desconocido	DHI	Indonesia
AIR TRANSPORT SERVICES	desconocido	desconocido	Indonesia
BALAI KALIBRASI PENERBANGAN	desconocido	desconocido	Indonesia
EKSPRES TRANSPORTASI ANTARBENUA	desconocido	desconocido	Indonesia
GARUDA	desconocido	GIA	Indonesia
INDONESIA AIRASIA	desconocido	AWQ	Indonesia
KARTIKA AIRLINES	desconocido	KAE	Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	desconocido	LNI	Indonesia
MANDALA AIRLINES	desconocido	MDL	Indonesia
MANUNGAL AIR SERVICE	desconocido	desconocido	Indonesia
MEGANTARA	desconocido	desconocido	Indonesia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	desconocido	MNA	Indonesia
METRO BATAVIA	desconocido	BTV	Indonesia
PELITA AIR SERVICE	desconocido	PAS	Indonesia
PT. AIR PACIFIC UTAMA	desconocido	desconocido	Indonesia
PT. AIRFAST INDONESIA	desconocido	AFE	Indonesia
PT. ASCO NUSA AIR	desconocido	desconocido	Indonesia

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo o Número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
PT. ASI PUDJIASTUTI	desconocido	desconocido	Indonesia
PT. AVIASTAR MANDIRI	desconocido	desconocido	Indonesia
PT. ATLAS DELTASATYA	desconocido	desconocido	Indonesia
PT. DABI AIR NUSANTARA	desconocido	desconocido	Indonesia
PT. DERAYA AIR TAXI	desconocido	DRY	Indonesia
PT.DERAZONA AIR SERVICE	desconocido	desconocido	Indonesia
PT. DIRGANTARA AIR SERVICE	desconocido	DIR	Indonesia
PT. EASTINDO	desconocido	desconocido	Indonesia
PT. EKSPRES TRANSPORTASI ANTARBENUA	desconocido	desconocido	Indonesia
PT. GATARI AIR SERVICE	desconocido	GHS	Indonesia
PT. GERMANIA TRISILA AIR	desconocido	desconocido	Indonesia
PT. HELIZONA	desconocido	desconocido	Indonesia
PT. KURA-KURA AVIATION	desconocido	desconocido	Indonesia
PT. INDONESIA AIR TRANSPORT	desconocido	IDA	Indonesia
PT. INTAN ANGKASA AIR SERVICE	desconocido	desconocido	Indonesia
PT. NATIONAL UTILITY HELICOPTER	desconocido	desconocido	Indonesia
PT. PELITA AIR SERVICE	desconocido	desconocido	Indonesia
PT. PENERBENGAN ANGKASA SEMESTA	desconocido	desconocido	Indonesia
PT. PURA WISATA BARUNA	desconocido	desconocido	Indonesia
PT. SAMPOERNA AIR NUSANTARA	desconocido	desconocido	Indonesia
PT. SAYAP GARUDA INDAH	desconocido	desconocido	Indonesia
PT. SMAC	desconocido	SMC	Indonesia
PT. TRANSWISATA PRIMA AVIATION	desconocido	desconocido	Indonesia
PT. TRAVIRA UTAMA	desconocido	desconocido	Indonesia
PT. TRIGANA AIR SERVICE	desconocido	desconocido	Indonesia
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	desconocido	RPH	Indonesia
RIAU AIRLINES	desconocido	RIU	Indonesia
SRIWIJAYA AIR	desconocido	SJY	Indonesia

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo o Número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
SURVEI UDARA PENAS	desconocido	PNS	Indonesia
TRANS WISATA PRIMA AVIATION	desconocido	desconocido	Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	desconocido	XAR	Indonesia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	desconocido	TMG	Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	desconocido	TGN	Indonesia
WING ABADI AIRLINES	desconocido	WON	Indonesia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Kirguisa responsables de la supervisión normativa, incluidas:		—	República Kirguisa
AIR CENTRAL ASIA	34	AAT	República Kirguisa
AIR MANAS	17	MBB	República Kirguisa
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	República Kirguisa
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República Kirguisa
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	República Kirguisa
BOTIR AVIA	10	BTR	República Kirguisa
CLICK AIRWAYS	11	CGK	República Kirguisa
DAMES	20	DAM	República Kirguisa
EASTOK AVIA	15	Desconocido	República Kirguisa
ESEN AIR	2	ESD	República Kirguisa
GALAXY AIR	12	GAL	República Kirguisa
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	República Kirguisa
INTAL AVIA	27	INL	República Kirguisa
ITEK AIR	04	IKA	República Kirguisa
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	República Kirguisa
KYRGYZSTAN	03	LYN	República Kirguisa
KYRGYZSTAN AIRLINES	01	KGA	República Kirguisa
MAX AVIA	33	MAI	República Kirguisa
OHS AVIA	09	OSH	República Kirguisa
S GROUP AVIATION	6	Desconocido	República Kirguisa

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo o Número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	República Kirguisa
SKY WAY AIR	21	SAB	República Kirguisa
TENIR AIRLINES	26	TEB	República Kirguisa
TRAST AERO	05	TSJ	República Kirguisa
WORLD WING AVIATION	35	WWM	República Kirguisa
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Liberia responsables de la supervisión normativa		—	Liberia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa, lo que incluye las siguientes:	—	—	Sierra Leona
AIR RUM, LTD	Desconocido	RUM	Sierra Leona
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	Desconocido	BVU	Sierra Leona
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Desconocido	DTY	Sierra Leona
HEAVYLIFT CARGO	Desconocido	Desconocido	Sierra Leona
ORANGE AIR SIERRA LEONA LTD	Desconocido	ORJ	Sierra Leona
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Desconocido	PRR	Sierra Leona
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Desconocido	SVT	Sierra Leona
TEEBAH AIRWAYS	Desconocido	Desconocido	Sierra Leona
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Suazilandia responsables de la supervisión normativa, lo que incluye las siguientes:	—	—	Suazilandia
AERO AFRICA (PTY) LTD	Desconocido	RFC	Suazilandia
JET AFRICA SUAZILANDIA	Desconocido	OSW	Suazilandia
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Desconocido	RSN	Suazilandia
SCAN AIR CHARTER, LTD	Desconocido	Desconocido	Suazilandia
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Desconocido	SWX	Suazilandia
SUAZILANDIA AIRLINK	Desconocido	SZL	Suazilandia

(¹) Se puede permitir el ejercicio de derechos de tráfico a las compañías aéreas enumeradas en el anexo A si éstas utilizan aeronaves arrendadas con tripulación a una compañía aérea que no esté sujeta a una prohibición de explotación, a condición de que se cumplan las normas de seguridad pertinentes.

(²) Se permite a Hewa Bora Airways utilizar la aeronave concreta mencionada en el anexo B en sus operaciones actuales dentro de la Comunidad Europea.

ANEXO B

LISTA DE COMPAÑÍAS AÉREAS CUYA EXPLOTACIÓN QUEDA SUJETA A RESTRCCIONES DENTRO DE LA COMUNIDAD ⁽¹⁾

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador	Tipo de aeronave	Marca o marcas de matrícula y, si se conoce, número de serie de construcción	Estado de matrícula
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comoras	Toda la flota salvo: LET 410 UVP	Toda la flota salvo: D6-CAM (851336)	Comoras
HEWA BORA AIRWAYS (HBA) ⁽²⁾	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	República Democrática del Congo (RDC)	Toda la flota salvo: B767-266 ER	Toda la flota salvo: 9Q-CJD (cons. N.º 23 178)	República Democrática del Congo (RDC)
PAKISTAN INTERNATIONAL AIRLINES	003/96 AL	PIA	República Islámica de Pakistán	Toda la flota salvo: todos los B-777; 3 B-747-300; 2 B-747-200; 6 A-310	Toda la flota salvo: AP-BHV, AP-BHW, AP-BGJ, AP-BGK, AP-BGL, AP-BGY, AP-BGZ; AP-BFU, AP-BGG, AP-BFX, AP-BAK, AP-BAT, AP-BEU, AP-BGP, AP-BGR, AP-BGN, AP-BEC, AP-BEG	República Islámica de Pakistán

⁽¹⁾ Se puede permitir el ejercicio de derechos de tráfico a las compañías aéreas enumeradas en el anexo B si éstas utilizan aeronaves arrendadas con tripulación a una compañía aérea que no esté sujeta a una prohibición de explotación, a condición de que se cumplan las normas de seguridad pertinentes.

⁽²⁾ Sólo se permite a Hewa Bora Airways utilizar las aeronaves específicamente mencionadas en sus actuales operaciones en el interior de la Comunidad Europea.